NUMER GWIAZDKOWY.

TYGODNIK AUTO-MOBILISTY i LOT-NIKA

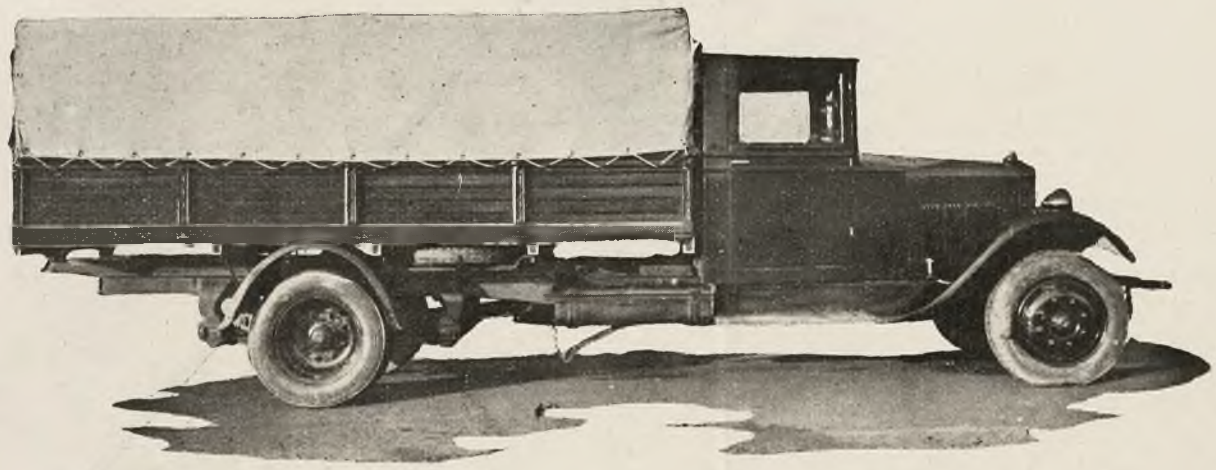
30 GR.

WYCHODZI WE WTORKI

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Szkolna 8, tel. 85-68. P.K.O. 16,940.

DĄBROWA GÓRNICZA—GDYNIA—KATOWICE—LWÓW—LUBLIN—POZNAŃ—PŁOCK—RÓWNE—STANISŁAWÓW—WILNO.

Rok II | 24 grudzień 1929 r. | Nr. 52 (80)



Zakłady Mechaniczne
„URSUS" Sp. Akc.

POLECAJĄ SWÓJ NOWY PRODUKT

SAMOCHODY CIĘŻAROWE

na podwoziu typu AW.



Charakterystyka ciężarówki „URSUS" na podwoziu typu AW.:

Ciężarówka posiada nożność 3 tony. Rama długa, wzmocniona, silnik i skrzynka biegów tworzą sztywną całość. Kierownica z lewej strony nieodwracalna, lewarek do przestawiania biegów oraz dźwignia hamulcowa w pośrodku. Instalacja szwajcarskiej firmy SCINTILLA.

Resory przednie półeliptyczne (tylne płaskie osadzone w gumowych blokach). Nożny hamulec na przednie tylne koła, systemu WESTINGHOUSE'A—działający rozprężnie na bębny, oraz ręczny — bezpośrednio na przekładnie.

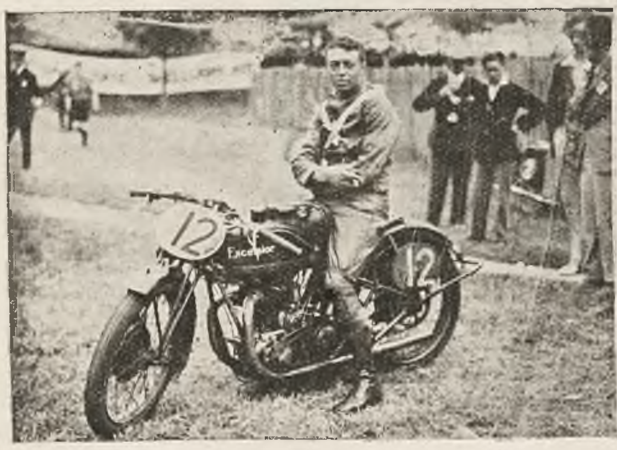
Przy pełnym obciążaniu (3000 kg.) silnik zużywa około 20 litrów benzyny na 100 klm.

FABRYKA:
CZECHOWICE
pod Warszawą.

CAŁKOWICIE WYKONANE W KRAJU

Idealne na złe drogi!
Przystępne w cenie!
Oszczędne i trwałe!
Dogodne warunki spłaty!

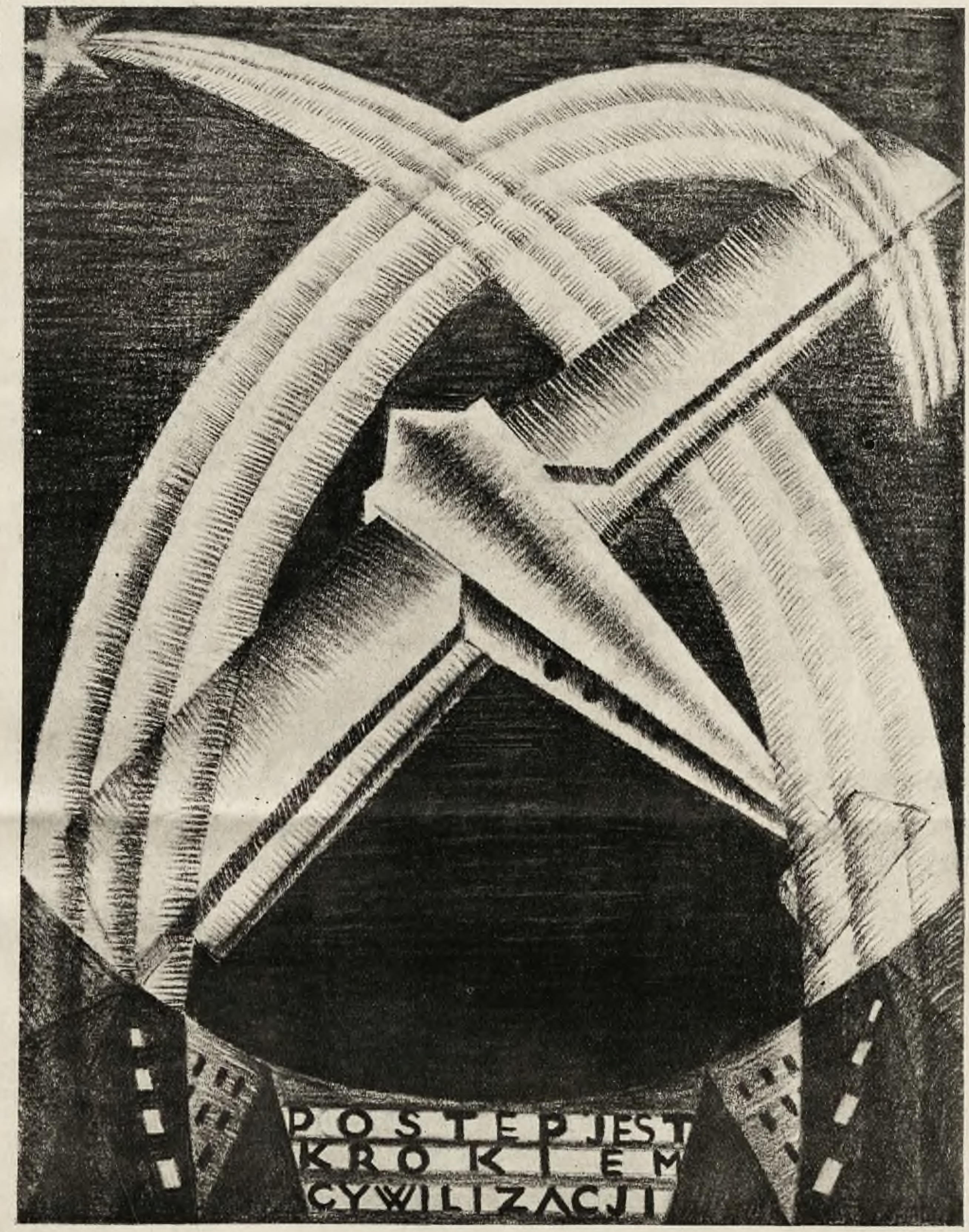
ZARZĄD:
WARSZAWA
Skierniewicka 27-29.
Tel. 171-06 i 11-84.



Z Angielskich Tourist Trophy. Słynny angielski motocyklista S.A. Crabtree, który w r. b. zdobył mistrzostwo angielskich Tourist Trophy. Wszystkie wyczyny p. S.A. Crabtree ustanawiane były na motocyklu Excelsior, a ma on za sobą szereg największych rekordów światowych i wielokrotne mistrzostwa Anglji i innych Państw Europy. Ostatnio startował na Excelsiorze, 250 ccm. i osiągnął na dystansie 264 i pół mil. ang., przeciętną szybkość 63,87 mil./godz. bijąc wszystkich najsłynniejszych motocyklistów. P.S.A. Crabtree w roku przyszłym ma startować na zawodach o Wielką Nagrodę Polski.

MOTOCYKLOWY Międzynarodowy Kalendarz Sportowy na rok 1930.

Kwiecień: Targa Florio-Włochy
Maj: 3 — 16; Wielki Raid A. D. C. (Länderhaft) (Niemcy).
„ 4 — Tourist — Trophy (Węgry) i wyścig 6-cio godzinny w Barcelonie.
„ 10 — Zbrasłav — Jiloviste (Czechosłowacja)
„ 11 — Wyścig — Górski (Francja) i Wielka Nagroda (Algier).
„ 15 — Wiosenny Wyścig kilometrowy (Węgry)
Maj: 18 — Wyścig o nagrodę Królewską Rzymu (Włochy) i Tourist — Trophy (Austrja).
„ 25 — Wyścig szosowy 100 mil w Leiuster (Irlandja)
Czerwiec: 1 — Wielka Nagroda (Czechosłowacja)
„ 8 — Wielka Nagroda (Belgja) i **Polska.**
„ 9 — Tourist-Trophy 250 ccm. Anglja (Man-Insel)Tourist-Trophy 350ccm. Angl. (Man-Insel) Tourist-Trophy 500 ccm.
„ 15 — Wielka Nagroda M. C. Lyon (Francja) i Wielka Nagroda (Austrja).
„ 22 — Wielka Nagroda (Węgry) i wyścig w Kołobrzegu (Niemcy).
„ 29 Wyścig Górski (Gugger) Węgry i Wielka Nagroda (Niemcy).
Lipiec: 5 — Tourist-Trophy (Holandja) i Międzyn. Rallye Tatr (Czechosłowacja)
„ 6 — Wyścig Lario (Włochy).
„ 10 — Wyścig Górski (Rabassada)(Hiszpanja).
„ 13 — Wielka Nagr. Europy (F.I.C.M.) (Belgja).
„ 20 — Wielka Nagroda San Sebastjan (Hiszp.)
„ 27 — Wyścig o Puhar Morza, Livorno (Włochy).
28 — do 2-go sierpnia—Międzynarodowy raid sześciod. F.I.C.M.
Sierpień: 9 — Wyścig Górski na Klausen (Szwajcarja).
„ 17 — Wielka Nagroda Motocykl. Comignes (Francja) i wyścig górski Freiburg (Niemey).
„ 31 — Wielka Nagroda (Szwecja) i wyścig na Gaisbergu (Austrja)
Wrzesień: — Wielka Nagroda (Irlandja).
„ 13 — Meeting des Routes Pavées (Francja).
„ 14 — Wielka Nagroda Narodow (Monza) i wyścig szosowy w Onsala (Szwecja)
„ 21 — Wyścig Górski Srab (Węgry) i Wielka Nagroda Motocykl. U. M. F. (Francja).



Al. Sołtan.

Redakcja Automobilisty i Lotnika przeżywa ze swymi drogimi Czytelnikami już drugą „Gwiazdkę". Idąc po wspólnych drogach — do wspólnych celów, zdążyliśmy już z żyć się z Wami i ocenić Was — Czytelnicy. Redakcja nasza w tysiącu listów, uwag i życzeń nadesłanych od Czytelników stwierdziła, że Ich myśl i inicjatywa dawała niejednokrotnie „AUTO-LOTOWI" cenny impuls, do rozszerzenia ram pisma i do poruszania najciekawszych zagadnień.

Jak świadczą listy Czytelników, te wpływy szły i w przeciwnym kierunku i wielokrotnie inicjatywa podjęta przez naszą Redakcję, była z entuzjazmem i korzyścią przyjmowana przez Czytelników.

Tak musiało być, bo wspólne są nasze cele. Po drogach, bezdrożach i po przestworzach Polski pędzimy, gnani siłą silników, ku postępowi idei komunikacyjnej i ułatwienia życia Obywateli naszej Ojczyzny.

Czem dla Waszych silników — jest lotny gaz benzynowy, tem dla nas jest Idea motoryzacji i oparty na niej Postęp.

Im służymy i w ich imieniu pracujemy dla dobra Polski.

Redakcja.

Z rynku automobilowego.

Na wstępie niniejszego zastrzec muszę przedewszystkiem, iż nie będę się opierał na cyfrach. Cyfry dokładne znane są bowiem jedynie dla roku 1928-go, z natury zaś rzeczy znane będą dla roku bieżącego niewcześniej, niż za pół roku. Jeśli jednak już dziś pragnę poruszyć sprawy przemysłu samochodowego na rynkach światowych — dziś, z końcem roku — to dlatego jedynie, iżby uprzytomnić ogółowi Czytelników, jaką rolę jaka odegrała w przemyśle produkcja wogóle, w szczególności jak rok ostatni ukształtował się dla rynku i przemysłu samochodowego w Polsce.

Rok ostatni upłynął pod hasłem bezapelacyjnej dominaty Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej w zakresie produkcji i ekspancji. Cyfry pojazdów mechanicznych, podawane przezemnie od czasu do czasu w prasie samochodowej, a dotyczące produkcji amerykańskiej, były i są w istocie imponujące, jakkolwiek niezdrowe. Najlepszym tego dowodem jest znana zapewne Czytelnikom odezwa jednego z czołowych przedstawicieli amerykańskiego przemysłu samochodowego, wzywająca swych kolegów-producentów do gruntownego zastanowienia się nad grożącą Stanom nadprodukcją i do zapobiegania tej nadprodukcji przez roztropne rozważenie położenia na rynku i przez niemniej roztropne ograniczenie produkcji do koniecznego minimum. Ten trzeźwy głos jest tak niezmiernie charakterystycznym objawem w stosunkach bussinesmann'ów Nowej Ziemi, iż sam dla siebie i za siebie wystarcza, jako charakterystyka minionego okresu czasu. Ale mamy do zanotowania szereg jeszcze innych faktów wielkiej doniosłości. Pierwszym z nich jest gwałtowna ekspansja fabryk amerykańskich na rynki Europy, przedewszystkiem w postaci lokalnych montowni, kalkulowanych na dość dużych rezerwach cen, których przeznaczeniem jest możliwie długotrwała walka z produktami miejscowemi. Drugim jest raptowne przerzucanie się na europejskie metody produkcji pod względem wymagań nabywców. Trzecim wreszcie — nas może najbardziej interesującym — jest raptowny, instyktowny omal odruch Europy w kierunku konsolidowania wysiłków dla walki z napływem obcych, amerykańskich samochodów. Znane są naszym Czytelnikom wypadki, kiedy wrogie nawet sobie fabryki, różnych państw — łączyć się poczęły pod jednym wspólnym hasłem ochrony własnych europejskich interesów przed zalewem, z zaoceanu płynącem. Błędem byłoby jednak sądzić, iż wszystkie te objawy stanowią o wielkiej czy wzrastającej potędze Ameryki, śmiem raczej sądzić, iż są pomyślnym dowodem jej chwilowego osłabienia bądź stałego słabnięcia. Gdyby producenci umieli tę słabość wykorzystać w lepszych, w mocniejszych, nieco pociągnięciach polityki handlowej — niewątpliwie stanowisko Ameryki w Europie stałoby się jeszcze słabszech niż jest w tej chwili. Powiemy więcej: gdyby Ameryce chwilowo—wystarczy tylko chwilowo—zabrakło pieniędzy już nie na montownie, jako wybitny wyraz ekspansji, lecz tylko na tak intensywną reklamę, jaką operuje ona dziś—przestała by produkcja amerykańska istnieć, jako problem jakiegokolwiek wogóle niebezpieczeństwa dla produkcji europejskiej. Tu już — śmiem twierdzić — tkwią poważne błędy i niedopatrzenia tylko tej właśnie produkcji—nie zaś zasługa busiines'u amerykańskiego.

Jeśli od wzajemnego stosunku Ameryki i Europy przejdziemy do produkcji europejskiej, to tu pierwszym miłym objawem jest kolosalny wzrost produkcji, opartej o pewnem znormalizowaniu typów. Jedynie może niemiecka produkcja wysuwa się specjalnie energicznie na czoło w dążeniu do rzeczy nadzwyczajnych — podczas gdy baczną uwagę zwraca spokój produkcji — być może, iż jest to reakcja po niezmiernie intensywnym salonie paryskim roku ubiegłego... Popularyzacja automobilizmu we wszystkich krajach Europy sprawia, że producenci dążą do rzucania na rynek samochodów małych i tanich, uboższe w ten sposób tracą najzupełniej charakter luksusu, stając się rzeczywiście artykułem najbardziej codziennego użytku. *(K).*

Na stronicy I-ej w ogłoszeniu Zakl. Mech. „Ursus", numeru niniejszego, wkradł się złośliwy chochlik zecerski, a mianowicie: w opisie charakterystyka ciężarówki „Ursus" winno być — nośność 3 tony, a nie „nożność 3 tony". *R.*

Inżynier Adolf Kazimierz Landau.

Wzywamy Was Motocykliści!

Kończący się okres 1928—1929 znaznaczył się w Europie, między innemi, znacznym rozwojem sprzedaży motocykli. Nie bierzmy pod uwagę danych, tyczących się Anglji, Niemiec, Francji i Włoch, w których to państwach ruch ten przybiera coraz to większe rozmiary.

Rozważmy ruch motocyklowy w Polsce. Gdy przed kilku zaledwie laty motocykl był u nas nowością, gdy na ulicy oglądano się za każdym przejeżdżającym motocyklistą — obecnie możemy poszczycić się wcale pokażną liczbą motocykli. Dane statystyczne Ruchu Kołowego wskazują, że posiadamy w Polsce w chwili obecnej około 5.500 motocykli.

Nie możemy coprawda porównać się z zagranicą, gdzie przemysł motocyklowy zajmuje jedno z przodujących miejsc wśród handlu krajów wyżej wymienionych, cyfry same najlepiej mówią za siebie:

Anglja . . .	900.000 motocykli
Niemcy . .	500.000 motocykli
Francja . .	400.000 motocykli
Włochy . .	100.000 motocykli

Czy należy szukać powodów podobnego entuzjazmu, z jakim spotkał się u nas rozwój motocyklizmu? Uważam, że wszelkie dociekania w tym względzie byłyby stratą czasu. Każde jednak rozumowanie doprowadziłoby nas do przekonania, że żądza sportu i turystyki ogarnęła do głębi wszystkich zdrowo myślących, a rozwój techniki do perfekcji te dwukołowe maszyny. Ograniczę się jedynie skonstatowaniem, że ilość motocykli wzrasta u nas z dnia na dzień, a ogół jest przeświadczony o konieczności *„samochodu dla wszystkich"*.

Rzucam pytanie: czy motocykl jest samochodem? Jeżeli powiedzenie to rozpatrzymy z punktu widzenia sensu etymologicznego — odpowiecie: tak jest z pewnością. Sądzę jednak, że w rzeczywistości, dla pewnych powodów i dla wielu osobników o bardzo żywych temperamentach, motocykl przedstawia większą wartość od samochodu. Nie mam tu na myśli względów natury finansowej.

Motocykl jest przyrządem sportowym, podczas gdy samochód w rzeczywistości (powiedzmy to sobie na ucho, aby się nie narazić automobilistom) jest raczej lokomotywą.

Motocyklista, niezależnie od swej woli, czy chce, czy też nie chce, czy odczuwa to, czy też nie, — *tworzy ze swą maszyną jedno ciało*, współpracuje żywo z jej chyżościami, z formą jej sylwetki na drodze.

Kierowca samochodu posiada nad swą maszyną władzę kierowniczą, gdzie w grę wchodzi jedynie zręczność, która jest tylko jednym z elementów sportu, nie jest natomiast elementem głównym.

Motocykl stanowi bardzo ekonomiczny środek komunikacji. Posiadamy całą gamę motocykli od najbardziej luksusowych w cenie 4.000 złp., do najbardziej skromnych, lecz silnie zbudowanych, wytrzymałych, które możemy nabyć już w cenie 1.000 złp.

Te ostatnie — to maszyny dostępne dla ludzi średnio zamożnych. Kupno takiego motocyklu nie obciąży zbytnio ich budżetu, czy to pod względem stosunkowo niewielkich opłat podatkowych, łatwości garażowania oraz taniej konserwacji. Z tego wynika, że nawet oszczędny robotnik jest w stanie nabyć motocykl, dzięki któremu może osiedlić swą rodzinę poza niezdrowemi wielkiemi miastami, na przedmieściu, nawet dość oddalonem od centrum jego pracy, mając możność korzystania z dobrego powietrza i z wygodnych warunków mieszkaniowych.

Widzimy więc, że motocykl rozwiązuje poczęści ważne problemy socjalne. Oprócz tego przykładu mógłbym wyliczyć cały szereg problemów już rozwiązanych dzięki przyrządowi praktycznej lokomocji, — jaki stanowi motocykl.

Ostatnie Wystawy Europejskie wykazały z rozmachem, że przemysł motocyklowy zajmuje miejsce bardzo zaszczytne i ma przed sobą wielką przyszłość.

Wzorowo urządzona Wystawa Poznańska dała nam możność oceny rezultatów pracy naszych konstruktorów w dziedzinie motocyklowej.

Prototypy motocyklów naszej młodej produkcji krajowej zasługują na wielkie zainteresowanie się ogółu i dlatego w najbliższych numerach „Autolotu" omówię szczegółowo powyższe zagadnienia.

Tenże przemysł jest całkowicie oddany koncepcjom logicznym i praktycznym, dba o komfort, przedstawia motocykle, w konstrukcji których zastosowano karoserje, na wzór samochodów.

I któż przewidzi jaki obrót przyjmie realizacja idei stworzenia szerokiego i luksusowo urządzonego wozu... dwukołowego.

Przeciwnicy moi zarzucą może, że resorowanie motocyklu będzie wiecznie niedostateczne! Dlaczego? W ostatnim roku wiele fabryk skonstruowało zawieszenia tylne bardzo elastyczne, skuteczność których została bezwątpienia oceniona przez korzystających z „tan-sad'u" (siedzenie tylne).

Rok 1930 da nam z pewnością nowe rozwiązania w dziedzinie resorowań, wyniki których będziemy mogli podziwiać na Wystawach motocyklowych całej Europy.

Dodam, że przemysł motocyklowy czyni daleko idące starania w celu udoskonalenia części mechanicznej maszyny dwukołowej. Do najnowszych rozwiązań w tej dziedzinie, mających swych zwolenników należy: blok-motor, napęd kardanowy oraz motory wielocylindrowe.

Jak więc widzimy motocykl dąży w kierunku rozwiązań, przyjętych przez automobilizm.

Wreszcie wszyscy prawdziwi przyjaciele motocyklu oczekują od jego konstruktorów skutecznych wysiłków w celu uzyskania możliwie jaknajlepszych wyników bezszumnej pracy silnika.

Na zakończenie pragne wspomnieć o naszej prasie fachowej motocyklowej i o ustosunkowaniu się do niej naszych motocyklistów.

„Autolot" jest jedynem w Polsce pismem, które ujmuje fachowo wszelkiego rodzaju zagadnienia związane z ruchem motocyklowym.

Cały szereg artykułów, które ukazały się w okresie 1928—1929 r. na łamach naszego tygodnika miały za zadanie uświadomienie ogółu o korzyściach, jakie może osiągnąć w każdej dziedzinie, posługując się motocyklem.

Ale nietylko zabieraliśmy głos w dziedzinie teoretycznej.

Urządzona dn. 8 b. m. pierwsza impreza sportowa „Autolotu" dała nadspodziewane wyniki.

W roku 1930 „Autolot", organizuje w swoim łonie zupełnie samodzielny dział motocyklowy, który pod każdym względem postawimy na poziomie zadania.

Poruszymy w fachowych artykułach wszelkie zagadnienia związane z ruchem motocyklowym w kraju i zagranicą, będziemy udzielali porad technicznych, *zorganizujemy imprezy sportowe*: zawody i raidy.

Zwracam się przeto z gorącym apelem do wszystkich motocyklistów Rzeczypospolitej o łaskawą współpracę i poparcie, tak ważnego i sympatycznego dla motorzystów pisma, jakim jest „Autolot".

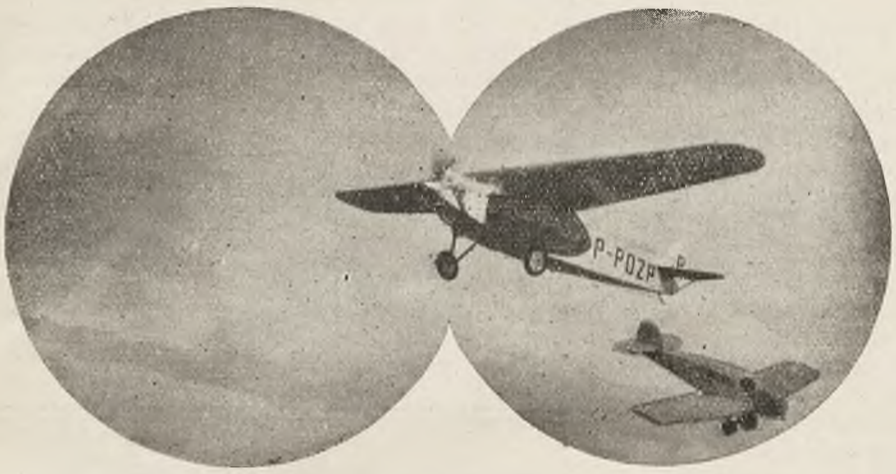
Potrafimy odpowiednio Im się odwdzięczyć.

A narazie *„dowidzenia"* do przyszłego numeru!

MODELIŚCI

przyspasabiajcie się do Konkursu Modeli Lotniczych wyznaczonego na dzień 16-go lutego 1930 roku.

(Konkurs tygodnika „Autolot").





Fragment dworca lotniczego stolicy Polski.

Jan Wilczyński sekr. Gen. L. L. „Lot".

Dziś latać możemy bezpiecznie.

Często słyszy się zdanie, że samolot komunikacyjny jest więcej niebezpieczny od wszelkich innych środków lokomocji. Stwierdzić jednak należy, że zdanie to powtarzane jest jedynie przez tych, którzy nie rozróżniają rozmaitych rodzajów lotnictwa i wszystkie nieszczęśliwe wypadki, które zdarzają się przy szkoleniu, wypróbowywaniu samolotów, osiąganiu rekordów czy też przeróżnych wyczynach sportowo-akrobatycznych, kładą na karb komunikacji powietrznej.

W artykule niniejszym postaram się udowodnić, że tego rodzaju uogólnianie prowadzi do wręcz fałszywych wniosków i jest najbardziej krzywdzące dla komunikacji lotniczej.

Czyż można bowiem identyfikować lot rutynowanego pilota na wszechstronnie wypróbowanym samolocie w wiadomych warunkach atmosferycznych na przestrzeni dokładnie znanej, pod którą znajdują się lądowiska pomocnicze, z lotem samolotu sportowego czy szkolnego, robiącego pierwsze próby w powietrzu, dokonującego trudnych ewolucyj, czy prowadzącego niewprawną ręką? Zupełnie podobnie, jakby ktoś chciał wysnuwać wniosek, iż nie należy posługiwać się samochodami, gdyż na jakichś wyścigach samochód roztrzaskał się.

Każdy z nas śmiałby się z człowieka, który z tego powodu rezygnowałby z posługiwania się samochodem, jednak nie każdy z nas śmieje się z tych, którzy — słysząc o dość częstych katastrofach lotniczych, — boją się podróżować samolotem.

Czemuż to należy przypisać te dwa różną miarą mierzone sądy? Odpowiedź prosta. Za naszych czasów narodził się samolot, jest za młody, by zdobyć sobie nasze zaufanie. Nic nam nie mówią statystyki, nie przekonywują nas one, bo nie stwierdziliśmy, że można podróżować bezpiecznie w przestworzach. Twierdzeniu takiemu nie można się dziwić. Człowiek jest konserwatystą i dziś powtarza się ta sama historja z lotnictwem, którą sto lat temu przeżywało kolejnictwo. Jeszcze do niedawna spotykać można było ludzi — dzisiaj już prawie wymarli — którzy za nic na świecie nie powierzyliby swego życia kolei żelaznej lub samochodowi.

Ciekawie i śmiesznie dziś przedstawiają się kroniki z początków kolejnictwa. Kiedy w roku 1835 uruchomiono w Niemczech pierwszą linję kolejową między Fürth a Norymbergą, ówczesna komisja lekarska — złożona niewątpliwie z ludzi bardzo światłych — orzekła dosłownie: *„widok pędzącego pociągu może narazić widzów na postradanie zmysłów. Jeśli się znajdą szaleńcy, którzy chcą powierzyć swoje zdrowie, które niewątpliwie musi się nadwyrężyć, gdyż organizm ludzki nie może znieść zawrotnego pędu (niecałe 30 km. na godzinę!), to nie powinni na tem cierpieć Bogu ducha winni spokojni przechodnie i mieszkańcy domów położonych w bliskości toru kolejowego, a zatem trzeba koniecznie tor kolejowy odgrodzić płotem zbitym z desek, by broń Boże, nie widać było pędzącego pociągu"*.

Śmiejemy się dziś z orzeczenia komisji lekarskiej wydanego niespełna 100 lat temu. Tak samo śmiać się będziemy kiedyś, — a niewątpliwie już wkrótce — z zastrzeżeń, jakie dziś czynimy dla komunikacji powietrznej.

Przytoczę drugi przykład, jak bardzo zmieniają się poglądy.

W roku 1830, kiedy powstała pierwsza linja kolejowa na świecie między Liverpoolem a Manchesterem, sfery gospodarcze Europy zastanawiały się nad założeniem kolei na kontynencie. Nie brakło wówczas opinji poważnych osobistości, dowodzących, iż kolejnictwo nie może się opłacać. Twierdzono, że nonsensem jest wyrzucać pieniądze na budowanie parowozów i wagonów, wznoszenie dworców kolejowych, wykupywanie gruntów pod tor kolejowy. „Co komu z tego przyjdzie", mówiono. Przecież dyliżans pocztowy zupełnie wystarcza ludziom do podróży. Któż będzie jeździł pociągiem, kto wypełni wagony pocztą i towarami. Przecież dziś, kiedy dyliżanse mają tylko cztery miejsca, często się zdarza, że chodzą puste albo tylko częściowo obsadzone.

Prędko zmieniły się ówczesne poglądy, gdyż już w 35 lat po wynalezieniu lokomotywy parowej przez Jerzego Stephensona nie było kraju w Europie, któryby nie miał linij kolejowych.

Powróćmy do komunikacji powietrznej i przedewszystkiem przypatrzmy się co mówią statystyki, które chciejmy zrozumieć.

Przytoczę cyfry statystyki polskiego lotnictwa komunikacyjnego, gdyż te najbardziej nas interesują i niewątpliwie najbardziej przemówią do przekonania.



Dziś latamy wszyscy...

Otóż od roku 1922 samoloty komunikacyjne w Polsce przy przebyciu 6 i $^1/_2$ miljona klm., przewiozły około 50 tys. pasażerów, 70 tys. kg. poczty, t. j. 4 miljony listów i 1300 ton towarów, — nie narażając żadnego ze swych pasażerów nie tylko na utratę życia, ale nawet na żaden poważniejszy szwank na zdrowiu, nie niszcząc żadnej z przewożonych przesyłek towarowych czy pocztowych.

Porównując powyższą statystykę z urzędową statystyką kolei, zauważymy iż statystyka lotnictwa komunikacyjnego przedstawia się nietylko wielokrotnie lepiej, ale że *jest bezkonkurencyjną* w stosunku nietylko do statystyki kolejnictwa polskiego, nietylko do statystyk kolejowych innych państw, ale *do wszystkich innych statystyk środków lokomocji całego świata,* bo po stronie wypadków ma puste miejsce, czem nie może poszczycić się nietylko żadna statystyka środków mechanicznej lokomocji, ale nawet piechurów, których przecież spotykają przeróżne wypadki.

Lotnictwo handlowe zasłużyło sobie na zaufanie swoją ciągłą i mozolną pracą, wytężoną w pierwszym rzędzie nie w kierunku obniżenia kosztów eksploatacji czy zwiększenia szybkości samolotów — co podniosłoby jego dochodowość — ale właśnie w kierunku zapewnienia bezpieczeństwa, rozumując słusznie, ze bezpieczeństwo jest właśnie tym najlepszym środkiem, najpewniej prowadzącym do spopularyzowania wśród ogółu statku powietrznego, jako normalnego środka lokomocji.

Przyczyną, wpływającą na konieczność odróżniania lotnictwa komunikacyjnego od lotnictwa innego rodzaju — jeżeli pragnie się stwierdzić jego bezpieczeństwo — jest sama konstrukcja samolotu. Podczas gdy samolot sportowy musi być szybki, zwrotny, lekki, tani, by mógł wykonywać jakieś wyczyny specjalne, to samolot komunikacyjny ma na celu bezpieczeństwo *i tylko wyłącznie bezpieczeństwo.* Utarło się z tego powodu między lotnikami nawet specjalne określenie, porównujące samolot komunikacyjny do wołu pociągowego w przeciwieństwie do zwrotnej i szybkiej maszyny sportowej.

Na zapewnienie bezpieczeństwa składa się wiele ważkich okoliczności, które poniżej postaram się przytoczyć.

Przedewszystkiem zatem sprzęt lotniczy:

By uzyskać pełne bezpieczeństwo, konstruktor i wytwórca samolotu komunikacyjnego przeprowadza żmudne studja teoretyczne i praktyczne nad poszczególnemi częściami i całością, materjałami mającymi być użytemi do budowy i t. d. i t. d.

Skoro wreszcie płatowiec został zbudowany, następuje wszechstronne wypróbowanie go na ziemi przez odpowiednio wielokrotnie wyższe obciążenie, aby stwierdzić, czy obliczenia poprzednie potwierdzi praktyka, silnik zaś pracować musi normalnie przez kilkadziesiąt godzin, poczem jest rozbierany, by zbadać, czy części składowe nie uległy jakiemukolwiek uszkodzeniu.

Gdy próby na ziemi wypadną pomyślnie, następuje pierwszy lot, celem sprawdzenia, czy obliczenia co do szybkości, łatwości kierowania, startu i lądowania odpowiedzą rzeczywistości.

Trzecią i ostatnią próbą jest wytrzymałość płatowca. Musi on wykazać się 50-ma godzinami lotu, odbytemi w tych samych warunkach, w jakich później ma pracować na linjach.

Przyjęty przez komisję samolot dla komunikacji powietrznej bezustannie poddawany jest najściślejszej opiece różnych organów kontrolnych. Pierwszą kontrolą jest t. zw. „przygotowanie do startu". Samolot poddany zostaje jaknajdokładniejszym oględzinom monterów pod nadzorem szefa mechanika. Badane są szczegółowo wszystkie części płatowca. Silnik puszczony zostaje w ruch na pełną ilość obrotów, aby można było zbadać jego pełną pracę. Chłodnica jak i zbiorniki benzynowe sprawdzane są co do wytrzymałości, a wreszcie śmigło poddane jest szczegółowym próbom. Po ukończeniu pracy przez monterów, następuje powtórna kontrola przez pilota. Wszelkie etapy badania płatowca i silnika uwidocznione są w książce pokładowej, którą posiada każdy samolot i do której wpisuje się kolejne wyniki badań. Dopiero, gdy wszystkie próby wypadły najzupełniej pomyślnie, samolot



Warszawa — nad Placem Zbawiciela...

uznany zostaje za przygotowany do lotu pasażerskiego.

Niezależnie od kontroli, która ma miejsce przed każdym startem, odbywa się kontrola co pewien czas, po pewnej ilości godzin przepracowanych przez płatowce i silniki.

Trzecią kontrolą jest generalny przegląd okresowy sprzętu lotniczego, używanego przy eksploatacji. Poddane zostają badaniu zarówno płatowce jak i silniki, chociażby pracowały bez najmniejszego zarzutu. Ponadto sprzęt komunikacji powietrznej kontrolowany jest stale przez powołane do tego specjalne instytucje państwowe (Bureau Veritas), które perjodycznie i po każdej naprawie wydaje płatowcom i silnikom *„świadectwa zdolności lotu“*.

Dalszymi przesłankami, na których lotnictwo komunikacyjne opiera swe bezpieczeństwo, jest pilot i meteorologja.



Przed odlotem z portu lotniczego w Krakowie.

Kandydat na pilota komunikacyjnego musi przedewszystkiem przejść najskrupulatniejsze badanie lekarskie w państwowym instytucie psychotechnicznym, który określa jego kwalifikacje zdrowotne. Badania takie powtarzają się co 6 miesięcy. Następnie szkolony on jest dłuższy czas specjalnie jako pilot komunikacyjny i przygotowywany do długich i spokojnych lotów dystansowych, zna dokładnie trasy lotu, którymi przewozi powierzonych sobie pasażerów, zna najdokładniej typ samolotu, który prowadzi, *zna wreszcie całe przyziemie, nad którem przelatuje,* dokładnie wie gdzie ma lądować, gdy zajdzie ku temu nieprzewidziana przyczyna. Przed każdym normalnym lotem pasażerskim, otrzymuje pilot meldunki meteorologiczne i tak: na drodze z Warszawy do Gdańska — z 6-u punktów obserwacyjnych, na drodze z Warszawy do Poznania — z 7-u punktów, na drodze z Warszawy do Katowic — z 14-u punktów, z Warszawy do Lwowa z 11 punktów i t. d. Jak widzimy, punkty obserwacyjne meteorologiczne rozrzucone są wzdłuż całej trasy lotu, w bliskich stosunkowo odległościach kilkunastu czy kilkudziesięciu kilometrów. Gwarantuje to najszczegółowsze zapoznanie się pilota prowadzącego samolot ze stanem pogody, panującej na całej drodze przelotu, uprzedzony jest on o każdym przelotnym deszczu, mgle i burzy, sile i kierunku wiatru, wysokości chmur i t. d., skutkiem czego wie, jaką trasą winien prowadzić samolot, aby uniknąć przeszkód.

Praca pilota komunikacyjnego odmienną jest zatem od pracy pilotów innych kategoryj, niemniej jednak piloci komunikacyjni, zahartowani w codziennej służbie, przedstawiają wybitne wartości. Wystarczy wspomnieć, iż znany z przelotu do Japonji nasz lotnik Orliński poprzednio przechodził trening na linjach komunikacyjnych, oraz że zdobywca Atlantyku, pułk. Lindbergh, rownież był pilotem komunikacyjnym.

Skoro wyjaśniłem kwestję różnicy, zachodzącej między bezpieczeństwem lotnictwa komunikacyjnego a wszelkimi innymi rodzajami żeglugi powietrznej, oraz udowodniłem statystyką, że komunikacja przez przestworza nietylko jest tak samo bezpieczną, jak na wszystkich innych szlakach czy to lądowych czy wodnych, ale nawet bezpieczniejszą niż na tych ostatnich, wyjaśnię z jakiego powodu tak być powinno, z jakiego powodu — wbrew obecnym zapatrywaniom tak być musi. Każdy środek lokomocji przyziemnej lub wodnej, czy to samochód, kolej żelazna czy parowiec, ma tylko możność poruszania się na płaszczyźnie w czterech kierunkach w przód i w tył oraz w prawo i w lewo. Samolot zaś ma tę przewagę nad wszystkimi środkami lądowej czy wodnej komunikacji, że może poruszać się jeszcze, poza kierunkami dostępnymi dla tych ostatnich, jeszcze w 2-ch kierunkach, t. j. w górę w dół. Z przewagi tej samolot często też korzysta, omijając przeszkody znajdujące się na drodze jego przelotu, wyszukując sobie najdogodniejsze drogi podróży przez przestworza.

Zastanawiając się nad bezpieczeństwem różnych środków lokomocji, nie możemy zapomnieć o dalszej przewadze samolotu.

Ileż to niebezpieczeństw czyha na każdym kroku na samochód czy na pędzący pociąg! Zepsucie się hamulców, pęknięcie opony w samochodzie, fałszywe nastawienie zwrotnicy kolejowej czy uszkodzenie toru, najczęściej bezapelacyjnie wywołuje katastrofę. W lotnictwie podobne wypadki albo wogóle nie mogą mieć miejsca albo też nie wywołują fatalnych następstw. W razie bowiem zepsucia się silnika czy jakiegoś innego defektu *pilot ma zawsze potrzebny czas, aby wylądować lotem szybowym.* Podobne wypadki, które miały miejsce w naszem lotnictwie komunikacyjnem wielokrotnie, nigdy jednak nie były niebezpiecznemi Zwykle rezultatem międzylądowania jest bądź to naprawienie defektu przez pilota na miejscu i kontynuowanie lotu, bądź też przerwanie podróży. Poważniejsze wypadki, jak zapalenie się płatowca i t. d. należą do rzadkości, a w lotnictwie komunikacyjnem nie zdarzyły się nigdy.



Przeładunek przesyłek pocztowych na lotnisku wiedeńskim.

Reasumując powyższe wyjaśnienia, musimy dojść do przekonania, iż bezpieczeństwo komunikacji powietrznej przedstawia się wcale pomyślnie i że samolot ma wszelkie szanse, aby z biegiem czasu, w dalszym swym rozwoju, stał sie rzeczywiście bezwzględnie bezpiecznym środkiem lokomocji. *Droga do osiągnięcia tego już wytknięta.* Wprowadzenie samolotów o kilku silnikach, które mogą się utrzymywać w powietrzu nawet wówczas, gdy część motorów przestaje pracować, urządzenie pozwalające na naprawę silników w locie, zastąpienie łatwo palnej benzyny, trudniej zapalnym olejem gazowym — wszystko to kwestje już opanowane i do lotnictwa wprowadzone. Podróże samolotem dają już dzisiaj pełną gwarancję bezpieczeństwa.

DOMY ODPOCZYNKOWE DLA AUTOMOBILISTÓW.

W r. 1923 powstał we Francji ciekawy projekt założenia przy głównych drogach domów odpoczynkowych dla automobilistów. Projekt ten był nieco śmiały, gdyż domy odpoczynkowe miały obejmować prócz zwykłych hoteli, posiadających komfortowe sypialnie, łazienki, jadalnie i t. d., również garaże, warsztaty reparacyjne, stacje benzynowe i t. p.

Próbny dom odpoczynkowy został zbudowany w Paryżu w r. 1925. podczas Wystawy Sztuki Dekoracyjnej, gdzie budził wielkie zainteresowanie. Plan wprowadzenia w życie tego projektu polegał na wystawieniu tych hotelów — garażów przy wszystkich głównych drogach francuskich w równych odstępach w całem państwie, przyczem kierownictwo miało znajdować się w jednem centralnem biurze w Paryżu.

Plan ten oczywiście wymagał wielkich kapitałów i w celu doprowadzenia go do skutku zostało zorganizowane towarzystwo p. n. „Société des Auto-Ralais“, które ostatecznie zdecydowało się przystąpić do pracy i rozpocząć budowę tych „domów odpoczynkowych“. Pierwsze prace rozpoczęto rok temu i już przeszło 20 domów odpoczynkowych otwarto dla użytku podróżujących automobilistów.

Każdy dom odpoczynkowy obejmuje kawiarnię, stację benzynową i olejową, nowocześnie urządzony warsztat reparacyjny, garaż, oraz skład opon i akcesoryj samochodowych. W każdym numerze znajduje się telefon, pomijając ogólne kabiny telefoniczne. Ponadto w każdym domu odpoczynkowym znajduje się coś w rodzaju miniaturowego szpitalika oraz ambulans, dla udzielenia pierwszej pomocy w razie nieszczęśliwego wypadku. Domy odpoczynkowe otwarte są przez całą dobę, nie wyłączając kawiarni.

W kawiarniach wydaje się również odświeżające posiłki w specjalnych pudełeczkach, w których znajdują się noże, widelce, łyżki, talerzyki, serwetki, szklanki i t. d., za specjalną oczywiście opłatą, którą można, po zwrocie tych naczyń w najbliższym domu odpoczynkowym odebrać z powrotem. Ceny w domach odpoczynkowych są nader umiarkowane, co w wysokim stopniu przyczynia się do popierania ich przez liczne rzesze przejeżdżających automobilistów.

Takie domy odpoczynkowe, wobec ciągle wzrastającego w Polsce automobilizmu i ruchu samochodowego, przydałyby się i u nas. Sądzimy, że przy dobrych chęciach, znaleźliby się u nas ludzie energiczni, którzyby potrafili sprawę tę odpowiednio zainicjować i zorganizować towarzystwo, któreby się zajęło budową takich domów odpoczynkowych przy naszych, bodaj najważniejszych, arterjach drogowych. A kapitały? — Ba, — *„dla chcącego — niema nic trudnego“!*

L. B.



Major Janusz Ostrowski nareszcie znalazł wolny przedział. Pociąg przepełniony odchodził z Warszawy, z dworca głównego; cisnęli się jeszcze pasażerowie do klasy trzeciej: chałaciane żydki, jakieś jejmoście w tułubach i ciepłych rękawicach, pomimo iż dni — ot takie typowe, warszawskie — ciepławe deszczliwe nie zapowiadały mrozów. Major uśmiechał się pod strzyżonym wąsem: on zna tych ludzi wiecznie obawiających się chłodu. On wie poco te tułby i buty, te ciepłe rękawice: pociąg zdąża na kresy! Jak przez mgłę, wspomnienie: rozlane bajora, drogi, raczej stworzone do bajdaków i tratew, niźli do kół. Drogi, które stają się drogami dopiero, gdy je mróz ściśnie a śnieg przysypie. Wtedy sunie się po nich, niczem jaskółka w powietrzu. Skrzypią płozy sani, parskają małe, włochate koniki.

Otulił się w swój wojenny, lekki płaszcz, jakby już siedział w sankach. Tak, w ten sposób zawsze wraca się do domu. Na święta, na wakacje. Mój ty Boże! 6 lat, jak z bicza trzasł — i oto znowu — „do domu". Paryż, wyższe studja wojenne, później — niby dla dalszych „praktycznych" studjów a właściwie z żądzy przygód — służba w wojskach kolonjalnych. Przeliczył się nieco: szalenie było trudno o urlop. A tam, w domu, w cichej poleskiej głuszy płynęło również ciche i głuche życie jego „starych", i tej kochanej, złotej dziewczynki, Zośki. Siostrę pamiętał jako podlotka. Zdawało mu się, że przecież tak pozostanie na całe życie. I oto wychodzi zamąż! Coprawda dziwnie jakoś było z tą wiadomością: z początku listy Zośki gorące, radosne, jak kwiaty. Miłość, narzeczeństwo. Ślub. Nie dostał — psia krew — nie dostał urlopu. Zbyt gorące były dnie. On, major, nie mógł opuścić oddziału.

A później nagle zacichło. Zośka przestała pisać. Ojciec niewyraźnie, półsłówkami. Niby tyle, że ślub się odbył, a potem już zaraz gospodarskie sprawy. Znał ojca: skoro o czemś milczy, znaczy nie rad z czegoś stary. Jakby go widział: chodzi w wysokich palonych butach po podwórzu, napędza wszystkich do pracy, a sam milczy. Markotny, fukający, niczem stary dzik. Głowił się major: czyżby z Zośką? Może coś nie pomyśli?



...Z pod szarej futrzanej czapki patrzyły głębokie, zapadłe oczy...

Nareszcie urlop. Dla pośpiechu aeroplanem. Później rapide, kurjer. No i ten pociąg: kresowy!

Wyciągnął się na ławce. Paru pasażerów, oglądających z podziwem i ciekawością jego barwny mundur, snać oceniło z wyglądu daleką drogę i zmęczenie, jakie przebył. Usuwali się, robiąc mu miejsce. Pod przymkniętemi powiekami kołysała się ziemia, widziana z ptasiego lotu, morze pobrużdżone grzywaczami. Równomierny kołys wagonu uśpił majora.

Gdy się obudził, brudny, mokry dzień wciekał przez zapocone okna jego przedziału. Godzina była dość późna. Przespał całą noc i ranek, zato obudził się rzeźki i wypoczęty. Wyjrzał natychmiast przez okno. Tęsknił do znajomego krajobrazu, do tych swoich „bajorów", lasów. Szkliła się ziemia w przelocie, już ścięta porannym przymrozkiem.

— Za dwie godziny musimy się przesiąść do autobusu — odezwał się z głębi ciemnego wagonu jakiś nieznajomy głos.

Obejrzał się szybko. Teraz dopiero zauważył, że przedział był zupełnie pusty. Pusty o tyle że tylko jedna osoba siedziała na ławce.

Major uprzejmie zasalutował:

— Pan tutejszy? Widzę, że może mnie pan poinformować.

— Właśnie chciałem to uczynić — przerwał tamten. Głos miał dźwięczny, nieco zmęczony.

Z pod szarej, futrzanej czapki patrzyły głęboko zapadłe, czarne oczy o matowym połysku, nierozjaśniejącym ściągłej, ostrej twarzy. Z całej postaci, muskularnej i barczystej, biła siła i upór. Majorowi podobał się ten typ „krajowca", jak go określił: „tacy tylko tu mogą żyć i wyżyć".

— Pan do Sobotówki?

Tak zwała się wioska, gdzie ojciec majora siadł przed laty jako lekarz.

— Skąd pan o tem możesz wiedzieć? zdziwił się major niepomiernie.

Nieznajomy rzeczowo oglądał jego twarz i strój. Wreszcie ruchem powolnym wskazał na całą postać majora, jakby go narysował w powietrzu:

— Doktorostwo Ostrowscy spodziewali się przyjazdu syna. Nikt inny w tym uniformie w te strony nie przyjechałby w zimie.

— Pan zna mojego ojca? — Pytał dalej major, zresztą już mniej zdziwiony. „Na prowincji" ludzie lepiej się znają i więcej o sobie wiedzą, to naturalne. Któż w okolicy nie znał doktora Ostrowskiego!

Nieznajomy zwlekał z odpowiedzią, jakby się ważył na wyznanie. Wreszcie zacisnął palce chudych rąk, aż trzasnęły w stawach:

— Wiem od żony! — powiedział wreszcie głuchym głosem.

— Ach, to pańska małżonka zna.

Major, rad z okazji, już miał przystąpić do wypytywania o swoją rodzinę, gdy obcy przerwał mu jak za pierwszym razem niecierpliwym gestem:

— Moja żona jest pańską siostrą. Jestem pańskim szwagrem, Kotowski, do usług.

Stali naprzeciw siebie. Kotowski z wyciągniętą ręką, major zdumiony i zmieszany nagłością i niezwykłością słów nieznajomego. „Ależ Zośka dziwaka sobie wybrała!" zdążył jedynie pomyśleć. Lecz poprzednio wzbudzona względem Kotowskiego sympatja przemogła inne uczucia. „Tu wszyscy tacy kanciaści" — formułował w myśli, i już uśmiechał się do ciemnych, ponurych oczu nagle odnalezionego szwagra. Tamten skwapliwie pochwycił wyciągniętą wreszcie rękę majora, jakby mu niezmiernie zależało na tym przyjaznym uścisku. Rękę miał sztywną i zimną. Majora zdziwiło, że osobnik tak potężnie zbudowany, tak nikły, niemal mdły ma uścisk. Ale nie przywiązywał do tego wagi. Żołnierz, człek z natury wylany i serdeczny, major Ostrowski skory był do zawierania przyjaźni.

Usiedli naprzeciw siebie, rozmawiając o swoich bliskich. W międzyczasie dojechali do stacji, gdzie mieli wysiadać. Major oglądał się za końmi. Okazało się, że się teraz jeździ autobusem do miasteczka.—Postęp, cywilizacja — informował jego szwagier. — Rychło czekać, samolotami poszybujemy nad naszemi „bajorkami"...

Usiedli znów blisko obok siebie. Kotowski opowiadał skąpo. Ojca nie widział oddawna. Sprawy zawodowe zmuszały go do dalszych podróży. Robi w „interesie leśnym", jest inżynierem, pracuje przy budowie kolejek dojazdowych, pozatem dostawy etc. Zośka... hm, Zośka ma się dobrze... zapewne. Nie widział jej też dawno. Prosił bardzo, by jej oświadczył w jego imieniu, że z tymi 8 tysiącami dobrze. Poprostu jedno słowo—dobrze. Ona już będzie wiedziała.

— Jakto nie jedzie pan ze mną na Święta?— przerwał major. Przybywał do rodziny w samą wilję. Sądził, że szwagier też jedzie z nim do domu.

— Nie, kochanie. Chyba jutro. Właśnie tu — o, widzi pan tę drogę? Tędy muszę pojechać do leśniczówki. Oczywiście, poleskim szlakiem, ale droga ubita.

Znów nawrócił do interesów. Zośka niepokoi się o jego powrót. Świetnie się składa: brat opowie jej, że go widział w dobrem zdrowiu (tu uśmiechał się poraz pierwszy, odkąd rozmawiali. Majorowi wydawało się, że ten uśmiech uczynił twarz szwagra jeszcze bardziej ponurą). Tak, widział go zdrowym. I grunt — sprawa 8 tysięcy załatwiona. To ma jej powtórzyć wyraźnie.

Nalegał na tym szczególe z takim uporem, z takim błyskiem w zapadłych oczach, że major poczuł się nieswojo:

— Możeby pan tak opowiedział co za sprawa? — zagabnął z mostu. Nie lubił wszelkich niedomówień.

Miast odpowiedzi Kotowski poczęstował go papierosem. Stuknął palcami w drewnianą, wypalaną papierośnicę, zapewne krajowego, chłopskiego wyrobu.

— Patrz, szwagrze, tom dostał od Zośki w dniu zaręczyn. Ona kocha się, tak samo zresztą, jak twój ojciec, majorze w tutejszej, tak zwanej, sztuce. Ja bom tu obcy. Amerykanin, jak mnie tu zowią.

— Aha, — ucieszył się major. Zdawało mu się, że znalazł klucz do zagadki. Obcość szwagra dawała się wytłomaczyć odmiennemi warunkami wychowania i życia.

— I nie rozumiemy się tu wszyscy — ciągnął Kotowski, jakby odczytywał jego myśli: — to, co u nas uchodzi za ryzyko interesu, to u was poczytywane jest za zbrodnię. No, żegnaj majorze — urwał nagle. — Moja stacja.

Wysiadł tak szybko, że major nie zdążył zamienić z nim nawet zwykłego pożegnalnego uścisku rąk. Przez okno już krzyknął: kiedyż przyjedziesz...?



Tamten tak samo szybko, jak wysiadł, podbiegł do otwartego okna samochodu. Znów błysk mocnej decyzji skrzepił i wyostrzył jego rysy:

— Przywieź ją. Przywieź Januszku Zośkę. Dobrze? Jutro. Ja nie zdążę. Ja... nie mogę z tej leśniczówki...

Głos mu się załamał chrapliwie. Machnął ręką i odszedł błotnistą uliczką w kierunku stojącego samotnie chłopskiego wózka. Major widział jak wsiadł, nacisnął czapę na oczy, poczem wózek ruszył, niby tylko na niego czekał.

W autobusie major pozostał samotnie. Jeszcze półgodzinna droga dzieliła go od miejscowości, gdzie miały nań czekać konie doktora. Wyjrzał przez okno, zagadnął o coś przechodzącego obok autobusu żydka, wreszcie wyjął papierośnicę i chciał zapalić. Wtem wzrok jego padł na przeciwległą ławkę, na której dojrzał pozostawioną przez szwagra papierośnicę. Wychylił się by go jeszcze zawołać, lecz już chłopski wózek zniknął. Tak szybko musiał odjechać, że niemal roztopił się na pustej zresztą i daleko widocznej drodze. Nie było rady. Schował pamiątkowy prezent siostry do kieszeni munduru, z tem, żeby oddać zaraz przy spotkaniu.—Dziwny raptus i ekscentryk — pomyślał jeszcze raz o szwagrze, poczem już myślał tylko o swoich „starych" i o siostrze.

Dobrze już było ciemno, gdy wypasione, mocne konie doktorskiej bryczki, zajechały przed dom, o jasno oświetlonych oknach. Czekano

na niego — zna to uczucie i współczuł z nimi, jak liczyli minuty, te ostatnie, oddzielające upragniony moment spotkania po tyloletniem niewidzeniu się.

Uderzyło go, pomimo objawów radości, przygnębienie malujące się na wszystkich ukochanych twarzach. Ojciec postarzał się bardzo, posiwiał. Siostra — ta złota dziewczyna, Zośka— wyglądała na dorosłą kobietę, która już dużo zdążyła przejść. Co dziwniejsze, blada jej twarz nosiła cechy tego samego zaciętego uporu, jaki wyrzeźbił twarde, suche rysy jej męża. Tak pamiętał żywo tę twarz, zaledwie dziś poznaną, że przesłaniała mu wszystkie inne, stokroć przecież bliższe i ukochańsze. Nito stał tuż przed nim wciąż i z niezrozumiałym błyskiem zaciętości w zapadłych oczach powtarzał: — przywieź ją, przywieź!

Przywiozę, czemu nie! — odpowiedział w myślach major, i w tejże chwili uczuł ulgę. Uparte rysy rozwiały się i znikły. Widział już teraz tylko swoich najbliższych i nawet zapomniał, co im miał oznajmić. Siadano zresztą spiesznie do stołu.



Tradycji musiało się stać zadość, gdyż pierwsze gwiazdy ukazały się na niebie.

— A ja ci zrobię niespodziankę! — myślał serdecznie o siostrze major. I nie mówił nic o spotkaniu ze szwagrem, ciesząc się zawczasu w wyobraźni z efektu, który sobie obmyślił.

I oto, gdy przełamano się opłatkiem, wyjął znienacka brzozową papierośnicę i położył przed siostrą.

Cofnęła się raptem wtył, sama blada jak opłatek. Widział jak drżały i bladły jej czerwone wargi. Skoczył, by ją chwycić za ręce, bo zdawało mu się, że upadnie.

Lecz powstrzymał go szorstkim, gwałtownym gestem ojciec. Stary doktór trząsł się i łapał z trudem oddech. Matka opadła w krzesło, a po jej zmarszczonej zestarzałej twarzy, bez słowa, bez gestu pociekły łzy.

Major obwiódł wszystkich błędnemi oczami. Nierozumiał nic. Niema scena znamionowała jakiś okropny kataklizm, o którym on jeden nie miał najmniejszego pojęcia. Pojął to jedno, że popełnił coś, co przerwało tamy milczenia i wyłoni nareszcie prawdę.

Przemówił wreszcie ojciec. Lecz zaledwie padły pierwsze słowa, gdy zaprotestowała siostra. Protestowała przeciwko czemuś, czego major jeszcze nie rozumiał, lecz co już zarysowało się swym groźnym konturem. „Defraudacja", „kradzież", „w mojej rodzinie".

Stary nie oszczędzał już ani bólu córki, ani nieświadomości syna. Tak, niech wie. Na stare lata hańba! Zięć złodziej.

— Nieprawda! — Zośka broniła, lecz broniła jedynie uporem kobiety, która kocha i przez to wierzy. Wierzy nawet wbrew oczywistości.

I oto co mu opowiedziano, dwoma głosami naraz. Głosami nabrzmiałemi bólem, — starczą zaciętością i młodą, rozpaczliwą ufnością.

Inżynier Kotowski zjawił się tu przed trzema laty jako młody, energiczny pionier. Energją, uporem i śmiałą myślą podbił wszystkich, a najbardziej... Zośkę. Gdy się pobrali, nic zdawało się nie mogło już stanąć na drodze szczęściu. Tylko chyba brak środków. Tak, Kotowski potrzebował rozmachu, odskoczni. Znalazł ją: w cudzej kasie. Zaryzykował na własną rękę i nie zdążył. Rewizja z „Centrum", bardzo nie w porę. Tylko 8 tysięcy. Dla takiej błahostki! Tylko tych 8 tysięcy nie zdążył zdobyć w ostatniej chwili. Nie ukrywał się: powiedział. Prosił o zwłokę dwuch dni. Jednego bodaj! Byle nie skandal!

Aresztowano. Uciekł podczas przeprowadzki do więzienia. Skoczył w las, jak jeszcze będąc dzieckiem zaszywał się w prerje, i umiał zatrzeć ślady. Odtąd (mówił już tylko ojciec, Zośka uporczywie milczała) ślad wszelki zaginął. Pewno już gdzieś w Ameryce. Bah! Od roku. Albo to „taki" dba o żonę, o czyjeś dobre imię?.

Cisza gęsta, jak sadze, zawisła nad głowami wszystkich, gdy stary zamikł. Wtem spojrzał na papierośnicę:

— Skąd to masz?

Teraz dopiero major doszedł do głosu. Opowiadał o spotkaniu ze szwagrem. Doktór wciąż przerywał niedowierzająco, natomiast siostra słuchała ze wzrastającem napięciem. Gdy doszedł do miejsca, ze sprawa 8 tysięcy załatwiona, potakująco kiwnęła głową. — Ona musi coś więcej wiedzieć, niż ojciec — wywnioskował major dostrzegłszy jej gest, i odtąd już tylko czekał na chwilę rozmowy z nią na osobności.

Doktór, wysłuchawszy do końca machnął ręką:

— Ktoś cię zmistyfikował synu, by nam zepsuć radosny dzień spotkania z tobą.

Usiadł przy stole, sztywny i nieubłagany, i kazał podawać wilję.

Ponuro i w milczeniu dobiegła do końca wigilijna kolacja. Lecz major, czuł wciąż, że Zośka jeszcze nie daje za wygraną, że ona mu coś powie. Coś, co wyświetli i wydobędzie najaw ukryte szczegóły, o których ona jedna zapewne coś wie.

W swoim pokoju major chodził z kąta w kąt szerokiemi krokami i myślał. Zacichał i zasypiał zwolna cały dom. Major miał wyraźne przeczucie, że teraz przyjdzie Zośka. Ona, jego złota dziewczyna, przed nim niczego nie zatai. Opowie mu tak, jak przed 6 laty opowiadała o swoich drobnych (a tak dla niej wielkich) zmartwieniach, zaciskając pięści i mrużąc pełne łez niebieskie oczy. Widział jej twarz, taką jaka była, lecz prócz niej, a raczej tuż za nią, widział ciemną, kanciastą twarz Kotowskiego i jego uparte oczy. I zdawało mu się, że słyszy jego: uparte wołanie — przywieź!!!

W tej chwili weszła Zośka. Milcząc podeszła do brata i nagle podsunęła mu pod oczy złoty medaljon:

— Ten? — zapyta krótko.

Z okrągłego wnętrza rodzinnego medaljonu patrzyły oczy człowieka, którego dziś poznał.

— Tak Zośka, ten—odpowiedział major:— ja zresztą nie mam wątpliwości, tak samo, jak i ty.

Westchnęła z ulgą:

— Dobrze, że ty mi wierzysz. Bo prócz ciebie nikt. Zrozum: on tylko i ja wbrew całemu światu!

Usiadła już spokojna i opowiedziała bratu resztę jej tylko znanych szczegółów. Kotowski nie uciekał do Ameryki. Pracował jako prosty robotnik pod cudzem nazwiskiem w lasach sąsiednich. Zbierał te 8 tysięcy. Od ojca ani od nikogo poprzysiągł nie brać ani grosza. Ona też odkładała, co mogła. I właśnie przed tygodniem zaufany żyd przyniósł kartkę: 8 tysięcy zebrane. Jedzie do miasteczka, by je rzucić w twarz tym, co go oskarżyli. A potem wyjadą! Wyjadą! razem. Bodaj z nim, z Januszem, do Marokka. Wszystko jedno. I tu... zacięła się, patrząc z rozpaczą na brata.

— ... I tu stało się coś, czego ona nierozumie. Nierozumiała przynajmniej do dziś: Minął tydzień a Konstantego ani śladu. Nie był w miasteczku. Nie pisze. I nikt nigdzie o nim nie słyszał.

Major przyciągnął siostrę do siebie:

— Przecież ja go widziałem dziś! Uspokój się, zaszło coś, co mu przeszkodziło.

Zośka drgnęła:

— Właśnie śnił mi się. Mówił: „przeszkodzili mi, i nie mogę do Ciebie przyjść!"

— Wiesz, że mi to samo rzekł? — przypomniał sobie major: — „Nie mogę do niej przyjechać" — tak mi powiedział na pożegnanie. I jeszcze nalegał: „przywieź ją jutro". Rzecz prosta: pojedziesz do niego jutro pod moją opieką.

Długo jeszcze w nocy uspakajał siostrę, lecz mimowoli sam poddał się jej nastrojowi. Dziwny wygląd szwagra, jego głos i spojrzenie nabierały teraz, we wspomnieniach majora, cech groźnych i niesamowitych. Wydawało mu się wciąż, że jest gdzieś tuż, obecny przy ich rozmowie, rozkazujący. Umówili się, że o świcie biorą konie pod pretekstem odwiedzenia dawno nie widzianych znajomych. Stangreta z końmi zostawi się przed leśniczówką. Dojdą pieszo.

Dzień mroźny ułatwił wyprawę. Konie parskały ochoczo, płozy skrzypiały po zmarzłym śniegu. Major pełną piersią wdychał leśne, rzeźkie powietrze. Nocne zmory rozwiały się w promieniach słońca. Zośka siedziała cała napięta i dygocącą obok niego. I tym razem, jak poprzednio, niebawem udzieliło mu się jej zdenerwowanie. Podpędzał starego stangreta, któremu w pierwszy dzień świąt po obfitej libacji bynajmniej nie było spieszno.

Gdy przyjeżdżali przez miasteczko, major zobaczył na stacji autobus, którym przyjechał. Szofer poznał go i ukłonił się zdaleka. Była to okazja do wypytania jeszcze raz o drogę do leśniczówki, gdyż ze zrozumiałych względów nie chcieli pytać swego stangreta.

Szofer uśmiechnął się. Co do leśniczówki, to właściwie jej niema. Tylko buda w lesie, gdzie mieszka chłop, wytapiający smołę. Taki sobie, trochę kłusownik, trochę złodziej leśny. Jak go łapią tu, to idzie gdzie indziej.

— Przecież tam pojechał ten pan, co siedział ze mną? — przerwał major.

Szofer wyglądał na zakłopotanego.

— Pan? Żadnego pana nie było. Same żydy.

— Więc w kimże ja rozmawiałem u licha!— Zaklął major, którego już zaczynał irytować niewyraźny wygląd szofera.

— Ja wiem. Ja myślałem, że pan głośno myślał. Pan mówił do pustego miejsca.

Zośka spojrzała rozszerzonemi oczami na brata, który raptem zaniemówił. Bez słowa zawrócił i spojrzał polną drogą w kierunku widocznego z oddali lasu. Szli oboje milcząc, popędzani tą samą jeszcze niejawną myślą i niepokojem, który chwytał za gardło, jak w kleszcze. Brnęli naprzełaj przez śnieżne zasypy, przeskakiwali przez obalone pnie.



Z pomiędzy ośnieżonych sosen wyłoniła się drewniana, czarna buda, o której mówił szofer, a którą wczoraj nazwał leśniczówką Kotowski.

Była zamknięta na kłódkę. Obeszli dookoła zabudowań, szukając jakichkolwiek śladów ludzkiego istnienia.

Ślady na śniegu, przypruszone wiatrem i obmarzłe, świadczyły, że ktoś tędy szedł, ale chyba dość dawno. Całość zabudowania wyglądała na opuszczoną ruderę, gdzie nikt nie mieszkał. Kotowski mógł się tu ukrywać, gdy się przekradał lasami do miasteczka. Ponurą i niemiłą miał kryjówkę! I to w dodatku do spółki z podejrzanym kłusownikiem.

Zastukali do okien, zasłoniętych zeskami. Głucha cisza. Deski dudniły, lecz nikt nie odezwał się, nie podszedł. Zośka trwoźnie chwyciła za ramię brata:

— Tu go niema! Januszu, tu nikt nie mógłby mieszkać!

Major miast odpowiedzi uderzył w drzwi znalezionym drągiem. Skrzypnęły raz i drugi pod mocnemi ciosami, aż puściły i wywaliły się całe. Zośka skoczyła pierwsza i padła, jak długa na jakiś ciemny, wielki przedmiot.

Major zaświecił kieszonkową latarkę, drugą ręką macając rewolwer. Był zresztą zbyteczny. Nikogo żywego w izbie nie było. Pośrodku leżał tylko trup Kotowskiego z rozpłataną do upartej brody czaszką. Obok chłopska siekiera, jakiej używają smolarze do łupania smołowych pniaków. Zamarzła czarna krew i wygląd trupa świadczyły o zabójstwie z przed pięciu lub sześciu dni.

Krajowiec.

ZALEGAJĄCYM W PRENUMERACIE

z Nr. 2 r. 1930, przerywamy wysyłkę „Autolotu".

Administracja.

Wigilja na taksówce.

(Obrazek z życia reportera).

Redaktor naczelny „Auto-Lotu" zawołał mnie do siebie i rzekł krótko:

— Panie Dreptalski! Dosyć już opisów tych wyperfumowanych przejażdżek gentelmeńskich, tych maszyn stukonnych, któremi kierują wymanicurowane damy. Jesteśmy pismem demokratycznym, musimy pomyśleć o ludziach pracujących na maszynie, a nie bawiących się nią. Czy pan ma zawodowe prawo jazdy?

— Maaam przeedawnione — wyjąknąłem nieśmiało

— Musi je pan sobie sprologować i to do jutra. Pojutrze, to jest w wilję wsiądzie pan na taksówkę starego Forda, którą pan otrzyma w umyślnie już umówionym przez nas garażu Dmuchalskiego na Czerniakowskiej. Stamtąd wyjedzie pan na miasto, jako zwykły szofer taksówkowy. Przed wieczorem wróci pan do redakcji i pięknie opiszę swoje wrażenia, ilustrujące ciężką pracę szofera taksówkowego w Warszawie. Da pan tytuł feljetonu „Wigilja na taksówce". Niech pan tylko odpowiednio się ubierze i dobrze się trzyma w swojej roli. Ma pan tu asygnację na 50 zł. a conto honorarjum niech pan uważa, żeby nas w tym nie ubiegło inne pismo. Dowidzenia!

Zawinąłem się na pięcie, pobiegłem do kasy i nazajutrz rano znalazłem się w wydziale ruchu kołowego z prośbą o przedłużenia mego prawa jazdy. Rzecz poszła nadspodziewanie łatwo, musiałem się tylko poddać krótkiemu egzaminowi:

— Czy wolno stać przed przystankiem?— pytał mnie pan egzaminator.

— Stać nie wolno i prędko jechać nie wolno, ale wolno jechać wolno—wyrecytowałem jednym tchem.

— Czy wolno jechać Mazowiecką w obie strony? — pytano mnie następnie.

— Jeżeli się jest autobusem miejskim to wszystko wolno, panie naczelniku!

— A taksówce?

— Taksówce i prywatnej maszynie nic nie wolno.

— Do której godziny?

— Jak czasem, panie naczelniku, jak tam te tarczę czerwoną zdejmą. Czasem o wpół do 10-ej, czasem przed 11-tą.

— A kiedy pan zwija chorągiewkę na taksometrze?

Pomyślałem sobie, że każdy szofer zwija chorągiewkę na widok policjanta, ale odpowiedziałem głośno co innego i egzamin zdałem.

Gdy w wilję rano wychodziłem z domu na nową robotę rzuciłem okiem w lustro i wydałem okrzyk zdumienia. Wyglądałem istotnie ponuro: umyślnie niegolona od trzech dni broda, skórzana kurtka i podkrążone czarną krędką oczy nadawały mi pozory zawodowego kierowcy taksówkowego. Miałem ponadto lekko powyginaną czapkę belgijską i ręce czarne, jak sumienie redaktora, który nigdy nie podwyższył swemu współpracownikowi honorarjów od wiersza. Całość robiła wrażenie niezawodnego specjalisty, którego już nie raz pozbawiano prawa jazdy, lub też wyzyskiwanego biedaka, pracującego 24-tą godzinę z rzędu.

O siódmej rano znalazłem się na Czerniakowskiej w garażu pana Dmuchalskiego, choć zaraz okazało się, że to nie żaden „pan", ale zwyczajny łahudraj. Nie bez trudu pozwolił mi dosiąść jakiegoś Forda, pamiętającego czasy starego Grzędzicy i gdy wyjeżdżałem z bramy krzyknął za mną:

— A niech pan tam uważa na tylni resor, bo śniurkiem związany i niech pan nie zgubi karoserji.

Pierwszy postój wybrałem sobie przed Gastronomją. Długo stałem w kolejce, aż o 8-ej wzięła mnie jakaś starsza pani i kazała jechać na plac Napoleona. Tam długo (wybiło ze złotówkę) wybierała choinkę i utargowawszy 50 groszy, załadowała drzewko na moją maszynę i kazała się wieźć na Pragę. Przed Kronenbergiem zatrzymał mnie policaj i pytał groźnie czemu na skrzyżowaniu nie trąbie, a przed kościołem Wizytek zahaczył mnie drugi, badając surowo czemu dawałem sygnał ręczny, choć niebyło niebezpieczeństwa i czemu nie przestrzegam przepisów o nadużywaniu sygnałów.

Drugi kawał miałem na moście Kierbedzia. Na froncie mostu posterunkowy zbeształ mnie, czemu się wlokę i tamuje przez to ruch, a nakońcu mostu skrzyczał mnie drugi, że na moście trzeba jechać wolno. O ile zauważyłem na środku mostu zapisało mnie jeszcze dwuch, ale oczywiście nie wiedziałem zaco.

Ponieważ choinka wystawała z maszyny zawadziłem jej czubkiem kapelusz jakiegoś przechodnia, który zapisał mój numer. Na Pradze moja paniusia chciała odemnie reszty z 500 złotych i obraziła się, gdym jej powiedział, że niemam. Wyciągnęła z budy choinkę i, zapewniwszy mnie, że idzie zmienić pieniądze zniknęła w bramie. Czekałem póki licznik nie wybił 15 złotych, to jest mniej więcej do 11-ej i poszedłem baby szukać, ale okazało się, że brama jest przechodnia.

Pomyślałem sobie: „kiepsko"!. Ładnie mi podziękuje redakcja, 15 złotych deficytu już mam, a jeszcze nie wieczór. Zapisali mnie z pięć razy, to będzie ze 100 złotych. Zarobki na taksówce okazały się nieświetne, pozatem materjału do feljetonu też nie ma. Dreptalski, źle z tobą!

Zawróciłem zwolna do miasta, myśląc po drodze o zebraniu ciekawych obrazków z życia szofera taksówkowego i, wydostawszy się przez most Poniatowskiego, Aleje 3 maja stanąłem na moim dawnym postoju przed Gastronomją, w długim „ogonku„ może 40 wozów.

— Jak dobrze pójdzie dostanę kurs za trzy godziny — pomyślałem sobie.

Westchnąłem i spojrzałem na stojącą tuż przedemną taksówkę. Był to nowy Essex, przy którym stał niestary kierowca z nieogoloną twarzą, podczernionemi oczami i lekko wystrzępioną czapką na głowie. Miał na sobie skórzaną kurtkę. Spojrzawszy na mnie uśmiechnął się i podszedłszy wyciągnął uprzejmie czarną, spracowaną rękę.

— Cóż kolego, źle z nami, na końcu jesteśmy.

— Ano jesteśmy — odparłem — i nie widzę na to sposobu...

— Bo kolega jeszcze widzę frajer, a ja stary zawodowiec, to się lepiej na tym rozumiem.

O mało nie krzyknąłem z radości! On, s t a r y z a w o d o w i e c, pouczy mnie o arkanach swego fachu i da mi informacji do feljetonu ile potrzeba!

— Wszelako — szepnąłem nie śmiało — mamy trochę czasu, to może byśmy gdzie wstąpili na jednego?

A mój towarzysz, jakby odgadując moje myśli odparł serdecznie:

— Dobra jest, chodźmy, kolego, pogadać sobie o naszych sekretach fachowych.

— Boże! o fachowych sekretach — pomyślałem uszczęśliwiony i małom nie uściskał „kolegi".

Za chwile siedzieliśmy za skromnym stolikiem w jednym z sąsiednich barów. Maszyny, zostawione pod opieką kolegów, mogły sobie poczekać.

Nie należało zwlekać. Postanowiłem sobie pociągać go za język.

— A kolega dawno na Essexie? — Spytałem od niechcenia nalewając mu czystej

— Na tym, to drugi rok, ale wogóle mam już przy kierownicy pół miljona kilometrów — rzekł niedbale.—Nazywają mnie nawet w związku „Królem kilometrów..." A kolega należy do związku? — zapytał nagle.

Struchlałem. Jeżeli powiem, że należę — mogę się lada moment wsypać, jeżeli zaprzeczę, mogę się skompromitować i stracić zaufanię tego miłego i tak cennego dla mnie informatora.

— To jest właściwie jeszcze nie wiem — odparłem — złożyłem dopiero podanie.

— Bujda, kolego, nasz związek — rzekł przyciszonym głosem. Same frajery, na których siadam z góry!

— Ma kolega rację — odparłem z mądrą miną — a najgorsze te kursisty! wyrwałem się nie wiedzieć po co.

— Kursisty? — rzekł — to bardzo ciekawe! Macie rację, ta granda nic nie umie. Ale szoferzy z wielkiej wojny...

— Z wielkiej wojny ???

— Tak rzekł z flegmą—całą wielką wojnę przesłużyłem na maszynie woziłem Wielkiego księcia Mikołaja Mikołajewicza, a potem w niewoli (tu nachylił mi się do ucha) Ludendorfa!

Byłem zachwycony! Takiego weterana kierowców spotkać na wywiadzie było dla mnie, jako dziennikarza, czemś bezcennem. Postanowiłem go pociągnąć za język.

— No, a teraz na taksówce nie markotno wam kolego?

— E, czasem i głupio patałachów wozić, co na złoty ośmdziesiąt z dwuch złotych reszty proszą. Ale co się w dzień straci, to się w nocy odrobi. Z Oazy, do nocnych knajp, do dziewczynek, to są kursa!!!

Wytrzeszczył na mnie oczy i pochwili zapytał:

— A wam kolego jak nasz fach smakuje?

Czułem, że muszę mówić dużo i fachowo, żeby tembardziej pozyskać jego zaufanie. Plotłem więc, co mi ślina na język przyniosła: o tanich źródłach szwarcowanej benzyny, o nawalaniu kilometrów, o bujaniu policjantów, o kiwaniu gości na „czekanego", o nabijaniu właściciela na luzowych kilometrach...

Słuchał mnie bardzo pilnie i wreszcie ku mej radości szepnął:

— Widzę, że trafiłem nie na frajera!

A potem rozgadał się na całego o tajnikach życia szoferskiego. Pochłaniałem każde słowo, nie chcąc uronić ani jednej myśli. Przecież to wszystko znajdzie się w świątecznem numerze „AUTOLOTU"!

Zdawało mi się, że zapamiętałem wszystko co mówił: i o sposobie gaszenia tylnego światła z pomocą prądów Arsonval'a, i systemie wiania na całego w razie przejechania przechodnia i o sekretnych wyjazdach za rogatki, bez wiedzy właściciela i o zapasowym numerze, który powinien mieć każdy morowy szofer pod siedzeniem.

Anim się spostrzegł, gdy gawędząc i przepijając często gęsto, doczekaliśmy się zmroku. Zbliżał się wieczór wigilijny i bar zamykali.

Wyszliśmy do swoich maszyn, czemprędzej zapalili światła i zaczęli się żegnać.

Ale mój przyjaciel przypomniał coś sobie.

— Czekaj Julek (już mówiliśmy sobie po imieniu) muszę wysztyftować dęte obliczenie przejazdów dla mego starego.

To powiedziawszy wyjął notes i zaczął coś pilnie notować. Chciałem i ja wziąć się do swojego, by spisać choćby w zarysie jego sensacyjne informacje, ale się bałem by rzecz się nie wydała przedwcześnie.

Po chwili skończył i odezwał się serdecznie.

— A może mnie teraz odwieziesz? Jedź, nic na tem nie stracisz!

Trochę się zdziwiłem, alem przystał.

— Dokąd? — spytałem.

— Niedaleko, na ul. Słowackiego, a zresztą jedź ze mna to się przekonasz.

Wsiedliśmy do swoich maszyn. Ruszyłem za nim i widziałem jak nieco chwiejnym ruchem przewijał się między dorożkami. Wreszcie stanęliśmy na Słowackiego przed gmachem, na widok którego oniemniałem.

Była to redakcja naszego pisma konkurencyjnego „Szofera zielonego".

A mój informator wysiadł z Essexa i podszedłszy do mnie rzekł zupełnie innym, protekcjonalnym tonem:

— No niema co robić dłużej sekretu: nie jestem szoferem, jestem współpracownikiem „Zieloniaka".

Zaniemówiłem, a on pogrzebał w swej kieszeni i rzekł jeszcze, podając mi jakiś papierek:

— Macie tu za informacje o życiu szoferskim i czytajcie nasz numer świąteczny, gdzie będą one opisane!

Oczy mi nabiegły krwią. Złapałem oburącz kierownicę i pełen beznadziejnej wściekłości rzuciłem mu krótko.

— Żeby kolegę jasna cholera zatłukła!

— Kolegę????? — spytał zdumiony.

Tak, — odparłem — bo ja jestem reporterem z „A u t o l o t u"!

Zachwiał się i wkrótce opadł na trotuar. Dałem tylni bieg, wykręciłem i gazu!

Obejrzałem się jeszcze raz i spostrzegłem, jak do koła miejsca, gdziem go zostawił zaczęli się gromadzić przechodnie.

J. Dr.

Nowa ustawa o ruchu samochowym w Anglji.

W Anglji została ostatnio wydana nowa Ustawa Samochodowa, obejmująca przepisy ruchu kołowego. Wobec tego, że nowa ta ustawa jest w wysokim stopniu interesująca, podajemy poniżej kilka najważniejszych przepisów:

1. Samochody i motocykle mogą się poruszać z nieograniczoną szybkością.
2. Warunki, na podstawie których wydaje się prawo jazdy, uległy zasadniczym zmianom.
3. Wydawanie tymczasowego prawa jazdy z trzymiesięczną ważnością uczącym się szoferki, w celu umożliwienia im złożenia egzaminu.
4. Osoba poniżej lat 17 nie ma prawa prowadzić żadnego pojazdu mechanicznego, za wyjątkiem motocykla. Osobom zaś poniżej lat 16 nie wolno prowadzić motocykla. (Dotąd prawo jazdy na motocyklu mogła otrzymać każda osoba w wieku lat 14).
5. Najwyższa kara za niebezpieczną jazdę wzrosła od £ 20.— do £ 50.—
6. Nowe mandaty karne, za kierowanie w stanie nietrzeźwym.

Najbliższe zamiary Henryka Segrave.

Zwycięzca światowego rekordu szybkości, Henryk Segrave,jest widocznie niezadowolony ze swego wyczynu lądowego i pragnie teraz pobić rekord szybkości wodnej. Jest on obecnie w trakcie budowania nowej łodzi motorowej „Miss England II“, przy pomocy której spodziewa się uzyskać szybkość 170 km/godz. Łódź ta będzie wyposażona w dwa silniki Rolls-Royce, typu zastosowanego do zwycięskiego hydroplanu w tegorocznych zawodach o puhar Schneidera.

Program zawodów w Monte Carlo.

Zgłoszenia do przyszłorocznych zawodów samochodowych w Monte Carlo postępują w szybkiem tempie. Najliczniej zgłaszają się zawodnicy angielscy. Miejsca startu dla współzawodników zostaną ogłoszone dopiero po zamknięciu listy zgłoszeń, które nastąpi 31 grudnia. Wszyscy współzawodnicy winni się stawić w Monte Carlo najpóźniej 29 stycznia n. r. Pozatem program zawodów jest następujący: 30 stycznia — konkurs regularności na obwodzie Col de Braus; 31 stycznia — konkurs na najbardziej wygodny samochód; 1 lutego — zawody górskie Mont de Mules; 2 lutego — rewja samochodów i podział nagród, oraz obiad wydany przez Międzynarodowy Klub Sportowy dla zwycięzców i ich pasażerów.

Zawody B. R. D. C. „500“ w roku 1930.

Po raz pierwszy w roku bieżącym zorganizowane przez Brytyjski Klub Kierowców Wyścigowych, zawody cieszyły się tak wielkim powodzeniem, że mające się odbyć dn. 4 października 1930 podobne zawody w Brooklands zostały umieszczone w Międzynarodowym Kalendarzu Sportowym i będą znane, jako międzynarodowe zawody 500-milowe B. R. D. C. = (British Racing Drivers Club = Brytyjski Klub Kierowców Wyścigowych).

OKRES TANICH SAMOCHODÓW.

Rozwój przemysłu samochodowego, postępuje w ciągle wracających okresach. Skonstruowanie samochodu w cenie 500 dol.—jest jednym z ciągle powracających projektów. Najnowszym projektem jest prosty, nieskomplikowany wehikuł, pół-samochód—pół-motocykl, zwany cyklonetką, której w r. 1910—1914 rokowano świetną przyszłość. Obecnie kilku konstruktorów zagranicznych nosi się z projektem skonstruowania prostego samochodu, zaopatrzonego w dwa lub trzy koła i kosztującego nie więcej jak 500 dolarów.

Weymann jako konstruktor samolotów.

Większość automobilistów—nazwisko Weymann'a łączy nierozdzielnie z budową karoserji, faktem jest jednak, że na długo przed swem przystąpieniem do współpracy z przemysłem samochodowym był zainteresowany w lotnictwie. W r. 1911 np. zwyciężył w Zawodach Gorden-Bennet w Eastchurch na jednopłatowcu Nieuport, podczas wojny zaś był zajęty przy budowie silników lotniczych dla celów wojskowych. Ostatnią jego zdobyczą, jest nowy jednopłatowiec metalowy, pomyślany i skonstruowany przy czynnej współpracy kpt. G. Lépere.

ŚWIATŁA NIEOŚLEPIAJĄCE.

Światło i cień są nierozłączne i jakkolwiek pomiędzy jednem a drugiem zachodzi biegunowa różnica, jest przecież niemożliwe zmienić jedno, nie zmieniając drugiego. Zagadnienie światła i cienia jest istotnie zagadnieniem o olbrzymiej doniosłości i dziwić się należy, że tak niewielu umie je należycie ocenić. W szczególności odnosi się to do oświetlenia samochodów.

Właściciele i kierowcy samochodów ciągle jeszcze nie są dostatecznie przekonani o bezwzględnej konieczności używania nieoślepiających reflektorów.

Próbowano najróżniejszych metod dla rozwiązania tego zagadnienia. Przeważnie jednak zapominano o 3-ch głównych celach oświetlenia reflektorowego, które powinno odpowiadać następującym warunkom:

1) Główny snop światła musi być skierowany nawprost i oświetlać drogę w jak największej odległości.
2) Jednocześnie oświetlenie musi być tak skonstruowane, aby nie oślepiało nadjeżdżającego z przeciwnej strony automobilisty.
3) Przy napotkaniu innego samochodu musi jednakże droga być dostatecznie oświetlona, ażeby kierowca mógł ją dokładnie rozróżnić, nie zmniejszając szybkości jazdy.

W praktyce niemożliwe jest skonstruowanie takiego reflektora, któryby odpowiadal jednocześnie wszystkim tym warunkom. Jeżeli np: używać reflektora, który odpowiada 2 i 3 warunkowi, to trzeba być przygotowanym na niemiłe niespodzianki na drodze, którą rozpoznać można dopiero z odległości 30-40 m.

* * *

Najstarszym środkiem oświetlenia nieoślepiającego był t. zw. „Dimmen". Za pomocą niego, siła światła głównych reflektorów znacznie się zmniejszała, co istotnie chroniło od oślepienia, ale kierowca znajdował się w tem samem położeniu, co maszynista, który przy słabem świetle latarni lokomotywy również nie jest w stanie dostrzec na swej drodze jakiejkolwiek przeszkody i całkowicie musi zdać się na to, że tor jest wolny.

Dalszy feler „Dimmen'a polega na tem, że oko nieprzyzwyczajone do pełnego światła, potrzebuje pewnego czasu do przystosowania się do światła słabszego. Nie dostrzega się wówczas prawie wcale światła, możnaby zatem działanie „Dimmen'a" nazwać negatywnem oświetleniem. Automobiliści twierdzą, że w takim wypadku nie mogliby rozpoznać przedmiotu, znajdującego się przed sobą. Podobne zjawisko zachodzi, kiedy z miejsca jasno oświetlonego dostać się nagle w ciemności.

Słabsze światło reflektora zmniejsza wprawdzie w pewnym stopniu oślepienie. Nie jest ono jednakże całkiem usunięte i możnaby powiedzieć, że w tym wypadku lekarstwo gorsze jest od choroby.

W międzyczasie wypłynął nowy pomysł. Zastosowano mianowicie nową konstrukcję, która umożliwia skierowanie ***całego snopu*** światła nawprost lub na dół. Pomysl ten może być np. zrealizowany przez użycie ruchomych reflektorów. ***Ale o wiele lepszy i prostrzy sposób przedstawia system przełączania snopu świetlnego.*** Ta nowa metoda znalazła obecnie zastosowonie i wprowadzona zostala przez firmę Philips przy oświetleniu za pomocą ***żarówek Philipsa Duplo.***

Oświetlenie to składa się z dwuch cial świetlnych, z których jedno znajduje się w ognisku reflektora. Jeśli włączyć to ciało świetlne, wówczas światło pada nawprost.

Drugie ciało świecące dla oświetlenia nieoślepjającego umieszczone jest pod metalowem daszkiem. Przy włączeniu go, światlo pada na dół w ten sposób, że droga przed samochodem jest dostatecznie oświetlona, a przytem światło nie oślepia jadącego na spotkanie auta, lub zwykłego przechodnia.

AUTOMOBILOWY
Międzynarodowy Kalendarz Sportowy na 1930 rok.

LUTY

1. Francja. Wyścigi na wzniesieniu Mules.
2. Szwecja. Międzynarody Wyścig zimowy.

MARZEC

2. Francja. Wyścigi na obwodzie w Esterel Plage.
23. Francja. Wyścigi na wzniesieniu Turbie.
25. Szwajcarja. Międzynarodowy wyścig płaski w Genewie.

KWIECIEŃ

6. Monaco. II Grand Prix Monaco.
12—13. Italja. IV wyścig tysiacmilowy.
13. Francja. Grand Prix Marokka.
20. Italja. VII wyścigi na obwod. im. Piotra Bordino w Aleksandrji.
21. Francja. Wyścigi na obwodzie w Garoupe.
21. Anglja. Wyścigi w Brookland.
26—27. Italja. VI wyścig naokoło Sycylji.

MAJ

4. Italja. XXI Targa Florio.
9—10. Anglja. Wyścig dwa razy po dwanaście godzin.
11. Czechosłowacja. Wyścigi na wzniesieniu Zbraslav — Jiloviste.
16—17. Francja. Wyścigi na obwodzie w Arcole.
18. Francja. Wyścigi na wzniesieniu Camp.
18. Italja. II wyścigi na obwodzie w Caserta.
23—24. Irlandja. II Grand Prix Irlandji.
25. Italja. Grand Prix Rzymu.
25—29. Niemcy. X Turniej Międzynarodowy w Wiesbaden.
30. U. S. A. Grand Prix Indianapolis.

CZERWIEC

1—7. Rumunja. Raid samochodowy.
7—8. Węgry. Wyścig Balaton-Matra.
8. Belgja. Zawody szybkości na obwodzie.
8. Italja. Wyścigi na obwodzie Chianti.
8. Hiszpanja. Wyścigi na wzniesieniu Rabassada.
9. Anglja. Wyścigi w Brookland.
15. Italja. V zawody o puhar Perugina.
15. Francja. Grand Prix Lyonu.
15. Niemcy. Wyścigi na wzniesieniu Kessel.
21—22. Francja. VIII Konkurs wytrzymałości w Mans.
22—29. *Polska.* IX *Raid Międzynarodowy Automobilklubu Polski.*
25—29. Niemcy. X Turniej Międzynarodowy w Baden Baden.
29. Węgry. Wyścigi na wzniesieniu Gugge.
29. Francja. VI Grand Prix Marny.
29. Italja. Wyścig Cuneo-Colle della Maddalena.

LIPIEC

5. Czechosłowacja. Raid w Wysokie Tatry.
5—6. Belgja. Grand Prix Belgji.
6. Italja. III wyścigi na obwodzie Księcia Piemontu.
6. Francja. Wyścig Toul-Nancy.
13. Niemcy. Grand Prix Niemiec.
20. Belgja. Grand Prix Europy.
25. Hiszpanja. VIII Grand Prix San Sebastian.
26—28. Hiszpanja. Grand Prix Hiszpanji.
30 lipiec—4 sierpień. Niemcy, Francja, Italja, Szwajcarja. Raid Alpejski.

SIERPIEŃ

3. Italja. X wyścigi na obwodzie w Montenegro.
4. Anglja. Wyścigi w Brookland.
9—10. Szwajcarja. VIII wyścigi na wzniesieniu Klausen.
17. Italja. V wyścigi o puhar Acerbo.
17. Francja. Grand Prix Comminges.
17. Niemcy. Międzynarodowe wyścigi o górski rekord A. D. A. C.
17—23. Szwajcarja. II Międzynarodowy Tydzień automobil. w Saint Moritz.
23. Anglja. Angielskie Tourist Trophy.
24. Francja. Wyścigi na wzniesieniu Ventoux.
24. *Polska.* III *Międzynarodowy Wyścig Tatrzański.*
31. Austrja. Wyścigi na wzniesieniu Geiss.
31. Francja. Grand Prix Chamonix-Mont Blanc.

WRZESIEŃ

7. Italja. Grand Prix Italji.
13. Francja. Próba samochodów seryjnych na kamienistych drogach.
14. Francja. Grand Prix kamienistych dróg.
14. Austrja. Wyścigi na wzniesieniu Semmering.
14. Italja. II zawody o puhar Gran Sasso.
21. Czechosłowacja. Wyścigi na obwodzie w Brnie.
20. Anglja. Wyścigi sześciogodzinne.
21. Francja. Grand Prix Francji.
21. Italja. V wyścigi na obwodzie w Cremonie.
21. Węgry. Wyścigi na wzniesieniu Schwab.

Data do ustalenia: Polska. Międzynarodowy wyścig płaski we Lwowie.



ODDZIAŁY I EKSPOZYTURY Tygodnika „AUTOLOT" w Polsce: DĄBROWA GÓRNICZA—Wieczorek Stefan, 3-go Maja 21. GDYNIA — Księgarnia Pocztowa „Lot", Urząd Pocztowy I. LWÓW — „Nowa Reklama", Batorego 26, tel. 9-24. LUBLIN — Sawicki „Lech", Bernardyńska 9, tel. 80. POZNAŃ—„Ruch", Ratajczaka 36, tel. 20-81. PŁOCK—Księgarnia Pocztowa „Lot", Urząd Poczt. I. RÓWNE — Chmielnicki, Obwodowa 84. STANISŁAWÓW — Brawerman & Geller, Sobieskiego 11.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **90** gr. za cm.² Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, 10 groszy za wyraz.

Prenumerata „Autolotu": kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ GRIIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia „RAPIDE" Grzybowska 49 tel. 416-81. Wydawca: „AUTOLOT" Sp. z o. o.